



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Jernbaneverket
Postboks 4350
2308 HAMAR

Deres ref

Vår ref
09/341- LK

Dato
01.04.2009

Oppstart KVV for ny godsterminal i Trondheimsregionen

Regjeringen har nylig lagt fram sine planer for å øke godskapasiteten på jernbane i korridoren Bodø – Trondheim – Oslo, jf. St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019. Dersom veksten i godstransporten på jernbane fortsetter, vil kapasiteten ved dagens jernbaneterminal på Brattøra bli sprengt allerede i løpet av en tiårsperiode, jf. også Jernbaneverkets stamnettutredning; "Mer på skinner fram mot 2040". Samferdselsdepartementet mener derfor det er ønskelig å få vurdert framtidig kapasitets- og terminalbehov i Trondheimsområdet.

En beslutning om framtidig lokalisering av ny godsterminal i Trondheimsområdet vil være strategisk viktig både for næringslivets etableringer og for kommunenes arealpolitikk. Offentlige arealprosesser er erfaringsmessig krevende og tar lang tid og det er derfor viktig å starte arbeidet med å finne framtidig terminalløsning i god tid før kapasiteten på Brattøra er sprengt og til hinder for å ta den forventede godsveksten på jernbane. En ny godsterminal må påregnes å koste mer enn 500 mill. kr, og det skal derfor gjennomføres kvalitetssikring i en tidlig fase (KS1) for et slikt terminalutviklingsprosjekt.

Dagens regionale knutepunkt Brattøra, med jernbanens godsterminal og havneterminaler, er det største godsknutepunktet for varetransporten mellom Trøndelag, Østlandet og Nordland. I 2008 traffikkerte åtte godstogpar jernbanenettet sør for Trondheim per døgn, og fire godstogpar på Nordlandsbanen per døgn. Dagens jernbanegodsterminal på Brattøra er nært knyttet opp til Trondheim havn med mulighet for omlasting av gods mellom bane og sjø.

Postadresse:
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Kontoradresse:
Akersg. 59

Telefon
22 24 90 90 / 22248301
Org. nr.:
972 417 904

Veg- og baneavdelingen
Telefaks:
22 24 95 72

Saksbehandler:
Lars Krogset
22 24 83 26

Kombiterminalen på Brattøra er en sekketerminal med korte spor slik at alle tog må splittes før de kjøres inn til lastesporene. I tillegg vil utbyggingen av Nordre avlastningsveg avskjære jernbaneterminalen fra direkte tilgang til sjø. En tofelts kulvert under vegen er ment å dekke forbindelsesbehovet til havna på en trafikksikker måte uten å belaste Nordre avlastningsveg unødig.

I forkant av gjennomføringen av KS1 for en ny jernbanegodsterminal må det gjennomføres en konseptvalgutredning (KVU). Samferdselsdepartementet ber med dette om at Jernbaneverket, i samråd med Statens vegvesen, igangsetter et arbeid med å utarbeide KVU for godsterminal, arealbruk og tilførselsveg til terminalen i Trondheimsområdet. Kystverket bør også koples inn i prosessen, slik at interesser knyttet til havnen og koplingen til sjøtransport ivaretas.

KVUen skal omfatte en vurdering av mulig lokalisering av ny terminal, samt ulike konsepter for ny terminal; herunder bl.a. om det skal være én ny stor terminal eller delt løsning med eksisterende terminal på Brattøra, om det skal være en gjennomkjørings-terminal eller sekketerminal, og ulike driftskonsepter. Vurdering av standard og terminalutforming må gjøres ut fra framtidig behov i Trondheimsområdet; basert på bl.a. godsmengder/godstyper og togtyper/togstørrelser. Lokalisering må bl.a. vurderes i forhold til arealbehov, markedet, kopling til det øvrige transportsystemet og omgivelsene (lokale interesser, arealkonflikter og miljøkonsekvenser). I forbindelse med lokaliseringsspørsmålet vil ulike alternativer i Trondheimsregionen måtte bli vurdert. Analyseområdet må således ikke være begrenset til Trondheim kommune.

Det er nødvendig å finne en langsiktig arealmessig planavklaring for terminalbehovet for jernbane og havn, med tilhørende tilførselsveger. Lokalisering av godsterminal er en langsiktig beslutning som vil påvirke handlingsrommet for framtidig areal-, by- og transportutvikling både i terminalens nærområde og i større deler av Trøndelag/Midt-Norge. Relativt stor usikkerhet knyttet til framtidig kapasitetsbehov tilsier at det må søkes etter fleksible konsepter som muliggjør en trinnvis utbygging i takt med behovet.

Departementet foreslår at KVU-arbeidet legges opp som en iterativ prosess der aktuelle lokaliseringalternativer først kartlegges ut fra fysiske arealbehov og strategiske markedsbehov. Ulike konsepter vil deretter måtte bygges opp i samarbeid med regionale og lokale aktører. Formålet med KVU-arbeidet må bl.a. være å analysere framtidig kapasitetsbehov i Trondheimsområdet, slik at dette gir et godt grunnlag for å vurdere om og når det er nødvendig med ny terminal, om en evt. delt løsning med eksisterende terminal er aktuell og om det finnes andre alternativer som kan tilfredsstillende samfunnets behov.

Arbeidet med KVU/KS1 for ny godsterminal for jernbanen må i nødvendig grad samordnes med miljøpakke Trondheim, slik at arbeidet med miljøpakka ikke forsinkes. I og med at både status, tidsaspekt og analyseområde er så vidt ulikt, har

Samferdselsdepartementet kommet til at det ikke er hensiktsmessig med en felles KVV/KS1. Denne vurderingen er gjort i samråd med Trondheim kommune, Statens vegvesen og Jernbaneverket.


Det bes om at arbeidet i nødvendig grad samordnes med prosjektet Framtidens byer, (der Trondheim er valgt ut som ett av 13 byområder i Norge) og IKAP-prosjektet (Interkommunal arealplan for Trondheimsregionen). Samferdselsdepartementet ber videre om at det i KVUen gis en vurdering av både areal- og transportspørsmål, herunder langsiktig transportmiddelfordeling, framtidige investeringsbehov, jordvern hensyn og forhold knyttet til klimagassutslipp.

Samferdselsdepartementet viser til de faglige krav som settes til innholdet i en KVU. Departementet understreker at KVUen skal utformes i tråd med kravene i rammeavtalen for ordningen med ekstern kvalitetssikring KS1 og reflektere de erfaringer som er innhentet gjennom KS1-arbeidet så langt. Spesielt bes det om at det i KVUen sikres transparens og konsistens mht. behovsvurderinger, mål, krav og alternativvurderinger.

Samferdselsdepartementet ønsker å bli involvert i vurderingene knyttet til behov, mål, krav og konseptuelle alternativer. Vi ber derfor Jernbaneverket om i første omgang å utarbeide behovsanalyse med interessentanalyse, og lage en skisse til strategidokument. Denne skissen bør drøfte samfunns- og effektmål for prosjektet, slik at departementet kan vurdere og fastsette målene på grunnlag av etatens forarbeid.

Vi ber Jernbaneverket så snart som mulig oversende etatens arbeids- og framdriftsplan for KVU-arbeidet.

Med hilsen



Fredrik Birkheim Arnesen e.f.



Lars Krogset

Kopi til:

Finansdepartementet
Fiskeri- og kystdepartementet
Miljøverndepartementet
Sør-Trøndelag fylkeskommune
Vegdirektoratet
Trondheim kommune